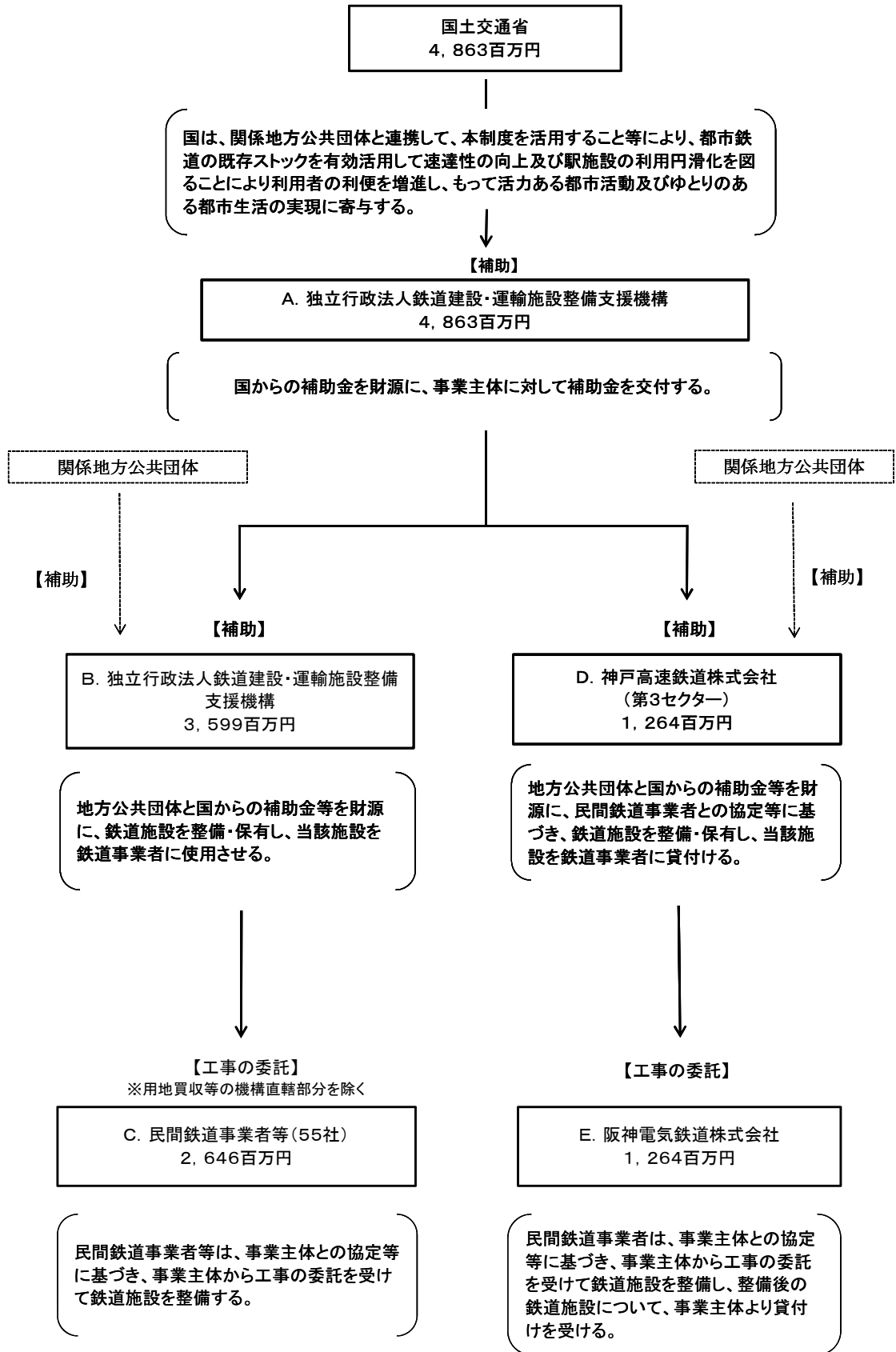


平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道利便増進事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H17～		担当課室	都市鉄道政策課		課長：堀内丈太郎		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条		関係する計画、通知等	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		補正予算	2,100	850	4,900	6,141	5,640	
		繰越し等	3,000	-	4,429			
		計	▲ 542	3,635	▲ 4,466	4,949		
	執行額	4,558	4,485	4,863	11,090			
	執行率 (%)	100.0%	100.0%	100.0%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (25年度)
	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長		成果実績	km	4,867	4,915	4,915	4,915
			達成度	%	-	-	-	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	都市鉄道利便増進事業を実施している施設の数		活動実績 (当初見込み)	箇所	3 (3)	3 (3)	3 (3)	— (2)
単位当たりコスト	2,432百万円(執行額/補助対象事業者数)		算出根拠	24年度執行額：4,863(百万円) 24年度補助対象事業者：2(社)				
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	本工事費	6,141	5,640	・相鉄・JR直通線の事業進捗に伴う本工事費・附帯工事費の減少、相鉄・東急直通線の事業進捗に伴う用地費の増加				
	附帯工事費							
	用地費							
	計	6,141	5,640					

事業所管部局による点検						
		項目	評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする当該事業の優先度は極めて高いが、事業者単独では進みにくい事業であることから、地方公共団体と協調して補助を行っている。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	事業費は、国、地方公共団体及び整備主体で負担しており、受益者との負担関係は妥当と考える。さらに事業者負担分については入札を導入するなどコスト削減に努めている。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		○			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○			
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—			
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	関係地方公共団体からの補助の範囲で国も補助することとしており、それにより高い実効性を確保することが可能となっている。成果目標については、その達成に向け、事業を着実に進捗させている。		
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—			
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検結果	<p>本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。</p> <p>また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。</p>					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業内容の改善	事業の遅延とそれに伴う事業費の増嵩が見込まれることから、事業の進捗管理を厳格に行うとともに、コスト削減に努めるべき。					
	所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況					
執行等改善	事業の進捗管理を厳格に行うとともに、引き続き、技術開発や設計の精査、工法の見直し等によりコスト削減に努めていく。					
	備考					
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	0274	平成23年	0251	平成24年	0260

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.阪神電気鉄道株式会社		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	本工事施工費	3,333	本工事費	本工事施工費	1,263
附帯工事費	附帯工事施工費	704	附帯工事費	附帯工事施工費	1
用地費	用地費	826			
計		4,863	計		1,264
B.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	羽沢駅他連絡線工事	2,070			
附帯工事費	新横浜駅詳細設計他	703			
用地費	用地買収等	826			
計		3,599	計		0
C.相模鉄道(株)			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	西谷駅付近連絡線接続工事および相鉄線内改修工事	1,220			
計		1,220	計		0
D.神戸高速鉄道株式会社			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	本工事施工費	1,263			
附帯工事費	附帯工事施工費	1			
計		1,264	計		0

支出先上位10者リスト

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 4, 863百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	都市鉄道利便増進事業費補助の補助金交付に関する業務	4,863	—	—

B. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 3, 599百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の整備に関する業務 ・用地買収、環境影響評価等(自社工事) ・西谷駅、西谷トンネル及び羽沢駅の土木工事等(委託工事)	3,599	—	—

C. 民間鉄道事業者等(55社) 2, 646百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	相模鉄道(株)	西谷駅付近連絡線接続工事および相鉄線内改修工事	1,220	委託	—
2	鉄建・相鉄・紅梅 JV	羽沢駅(仮称)の土木工事	437	8者	87.2%
3	大成・東急・SKD JV	西谷トンネルの土木工事	291	5者	92.4%
4	鉄建・相鉄JV	西谷駅付近の支障移転工事	200	5者	88.3%
5	清水・竹中土木・熊谷・松尾JV	新横浜駅(仮称)の土木工事	81	4者	92.3%
6	JR東日本(株)	横浜羽沢付近の接続部の詳細設計	72	委託	—
7	㈱トニチコンサルタント	羽沢駅(仮称)の修正設計	46	1者	99.7%
8	東京急行電鉄(株)	東急東横線日吉駅付近の接続工事等に係る調査・設計	40	委託	—
9	横浜市交通局	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅(仮称)との交差及び接続に係る調査・設計	36	委託	—
10	日本交通技術(株)	新横浜駅(仮称)の詳細設計	32	1者	90.0%

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道整備事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	地下高速鉄道整備事業：昭和37年度～		担当課室	都市鉄道政策課		課長 堀内 丈太郎			
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる					
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	運輸政策審議会答申、地方交通審議会答申					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(地下高速鉄道整備事業) 大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備を促進することにより、大都市圏における交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円滑な旅客流動を確保するとともに、バリアフリー化等のニーズに対応することを目的とする。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(地下高速鉄道整備事業) 地下高速鉄道の新線建設、耐震補強及び大規模改良工事(バリアフリー化工事、列車運行円滑化工事)に係る費用の一部(補助対象事業費の35%以内)について、予算の範囲内において補助する。(地方公共団体との協調補助)								
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他								
予算額・執行額 (単位:百万円)			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求		
	予算の状況	当初予算	21,120	21,120	16,436	13,944	13,018		
		補正予算	4,000	-	345				
		繰越し等	▲ 4,091	2,043	2,484	12,628			
	計		21,029	23,163	19,265	26,572	13,018		
	執行額		19,731	22,610	19,217				
執行率 (%)		93.8%	97.6%	99.7%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (25年度)	
	都市鉄道(三大都市圏)整備路線延長			成果実績	km	4,867	4,915	4,915	4,915
				達成度	%	-	-	-	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込	
	新線建設に係る整備箇所数及び整備箇所に係る路線延長(建設キロ)			活動実績 (当初見込み)	箇所数	3	2 (2)	2 (3)	2
					km	37.6	18.5 (18.5)	18.5 (19.9)	18.5
単位当たりコスト	2,402百万円(執行額/事業者数)			算出根拠	24年度執行額:19,217百万円 24年度事業者数:8事業者				
平成25-26年度予算内	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由					
	用地	13,944	13,018	東京都大江戸線(新宿～都庁前)の譲渡価格に対する分割補助が平成25年度で終了したことなどによる減額。 「新しい日本のための優先課題推進枠」7,354					
	路盤								
	開業設備								
	その他								
	計	13,944	13,018						

事業所管部局による点検						
		項目	評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広い国民ニーズが見込まれるものの、コストが巨額となる地下鉄新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等については、事業者単体では整備が困難となるため、国、地方公共団体及び地下鉄事業者で協調して事業を実施しているところである。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者が協調して負担しているが、受益者たる地下鉄利用者は、総括原価方式により算出された適正な水準の運賃を支払っており、負担関係は妥当である。費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されている。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○			
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—				
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	民鉄等では整備困難な大都市の地下鉄の建設・改良について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助しており、効果的な事業実施となっている。整備された地下鉄施設は供用され、十分に活用されている。		
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		○	本事業では地下鉄事業者が行う鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としているが、地域公共交通確保維持改善事業においては、地下鉄事業者以外の民鉄、JRの鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としており、役割分担を行っている。		
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
		地域公共交通確保維持改善事業	国土交通省総合政策局			
点検結果	<p>本事業においては、各補助事業者に対して、定例的な年間3回のヒアリングや必要に応じた随時のヒアリングにより、事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、各事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について、必要に応じて指導を実施している。</p> <p>また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について、現地へ赴き審査を行っている。審査では、契約の発注が適正であるか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事業等の査定を行っている。</p>					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業内容の改善	当該事業には新線建設以外の内容も含まれていることから、適切な成果指標の追加設定などにより、効果の検証に努めるべき。					
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
執行等改善	成果指標に「1日あたりの平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅のバリアフリー化率(段差解消率)」を追加する。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	0275	平成23年	0252	平成24年	0261

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
19,217百万円

地下高速鉄道整備事業に要する経費の一部を国が助成することで、大都市圏における交通混雑の緩和・時間短縮による円滑な旅客流動の確保等を図る。

【補助】

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
13,893百万円

【補助】

C.東京都交通局
5,324百万円

地下高速鉄道整備事業を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、現場調査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

過去に譲渡を受けた鉄道施設(12号線)に関する、借入金償還及び割賦利息の支払い。

関係地方公共団体

【出資金・補助】

【間接補助】

B.鉄道事業者(7社)
13,893百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄道事業者は地下高速鉄道整備事業を行う。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
用地	用地取得費等	84			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	7,361			
開業設備	停車場設備施工費等	6,493			
その他	測量監督費等 (消費税返還等による戻入を含む)	△ 45			
計		13,893	計		0
B.仙台市交通局			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
用地	用地取得費等	0			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	6,003			
開業設備	停車場設備施工費等	4,946			
その他	測量監督費等	13			
計		10,962	計		0
C.東京都交通局			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
償還金等	借入償還金・割賦利息	5,324			
計		5,324	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道整備助成業務	13,893	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.鉄道事業者

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	仙台市交通局	新線の建設	10,961	—	—
2	東京地下鉄株	大規模改良工事	1,235	—	—
3	東京都交通局	大規模改良工事等	772	—	—
4	大阪市交通局	大規模改良工事等	438	—	—
5	札幌市交通局	大規模改良工事	360	—	—
6	名古屋市交通局	大規模改良工事等	105	—	—
7	福岡市交通局	新線の建設	22	—	—
8					
9					
10					

C.東京都交通局

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東京都交通局	借入償還金・割賦利息	5,324	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	幹線鉄道等活性化事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	昭和63年度～		担当課室	・鉄道事業課 ・都市鉄道政策課		課長 高原 修司 課長 堀内 丈太郎		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	—		関係する計画、通知等	—				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	【補助対象者】 法定協議会、地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人 【補助率】 [高速化、旅客線化、乗継円滑化]補助対象経費の2/10以内 [まちづくり連携高速化工事及び連携計画事業]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内 [貨物拠点整備]補助対象経費の2/10以内							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額 (単位:百万円)			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
	予算の状況	当初予算	782	782	950	1,539	970	
		補正予算	-	-	600	0		
		繰越し等	1,502	359	▲ 493	844		
		計	2,284	1,141	1,057	2,383	970	
	執行額		2249	1126	919			
執行率 (%)		98%	99%	87%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (①25年度 ②28年度)
	①都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長	成果実績	km	4,862	4,867	4,915	4,915	
		達成度	%	99%	99%	100%		
	②経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	成果実績	%	67	75	77	85	
達成度		%	79%	88%	91%			
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数		活動実績 (当初見込み)	箇所	8 (8)	6 (7)	4 (4)	— (5)
単位当たりコスト	(230百万円/箇所数)		算出根拠	24年度執行額:919百万円 24年度事業箇所数:4箇所				
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	土木費	1,539	970					
	線路設備費							
	開業設備費							
	用地費							
	計	1,539	970					

事業所管部局による点検									
		項目	評価	評価に関する説明					
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	鉄道の利便性の向上や高速化等に資する事業は、国民の通勤・通学の混雑の緩和、モーダルシフトの推進等に資するものであり、優先度は極めて高い。また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体が協調して補助を行っている。					
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○						
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○						
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。事業者負担もあるため、入札を導入するなどコストについては、事業者側においても削減に努めている。不用額については、計画の見直しや契約差金によるもの。					
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○						
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○						
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—						
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○						
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		○							
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	成果目標については、既に達成をするなど、事業は着実な進捗状況をみせている。地域鉄道に対する補助は、他の事業よっても補助を行っているものの、要件や対象の違いによって適切な役割分担をしている。					
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○						
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○						
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—						
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名						
点検結果	<p>本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。</p>								
外部有識者の所見									
行政事業レビュー推進チームの所見									
事業内容の改善	<p>様々な事業が含まれていることから、限られた予算の中で政策目的に照らして真に必要なものから実施されるよう、優先順位付けや重点化を図ること。</p>								
	所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況								
執行等改善	<p>所見を踏まえ、事業の進捗状況を把握し、必要な事業費について要求額に反映させている。また、新規採択にあたって、必要性などを考慮し優先度の高い事業について要求している。</p>								
備考									
関連する過去のレビューシートの事業番号									
	平成22年		平成23年	253	平成24年	262			

国土交通省
919百万円

幹線鉄道の高速度化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る。

↓↓
【補助】

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

幹線鉄道等活性化事業費補助を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員が現場審査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

関係地方公共団体

* 貨物列車走行対応化工事及び貨物拠点整備事業については、必ずしも補助要件ではない。

【出資金・補助】

【間接補助】

B. 鉄軌道事業者等(2社)
791百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄軌道事業者は、幹線鉄道の高速度化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化などの幹線鉄道活性化事業を行う。

関係地方公共団体

【出資金・補助・負担金】

【間接補助】

C. 地域法定協議会(2協議会)
128百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、地域の法定協議会で策定された総合連携計画に基づき、鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設を整備する。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
補助金	幹線鉄道等活性化事業費補助	919			
計		919	計		0
B.大阪環状鉄道(株)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	94			
線路設備費	軌道工事施工費	47			
開業設備費	電気設備工事施工費	293			
用地費	用地買収費	38			
計		471	計		0
C.青森市総合都市交通対策協議会			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	92			
開業設備費	電気設備工事施工費	17			
計		109	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等	919	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B. 鉄軌道事業者等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	大阪環状鉄道(株)	貨物線の旅客線化に係る施設整備等	471	-	-
2	京葉臨海鉄道(株)	貨物鉄道の輸送力増強に係る施設整備等	320	-	-
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C. 法定協議会

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	青森市総合都市交通対策協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	109	-	-
2	JR可部線活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	19	-	-
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道駅総合改善事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	平成11年度～		担当課室	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室		室長 高桑 圭一			
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる。					
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	-					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	<p>鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善する事業及び人によりやすく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る事業に対し、国及び地方の助成措置を講じる。</p>								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	<p>【総合改善事業】地方公共団体の出資または拠出に係る法人が、駅機能を総合的に改善する事業に対し、助成措置(補助対象事業費の2/10以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。 【連携計画事業】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「活性化法」という。)第6条に基づく協議会が活性化法第5条に基づき作成された地域公共交通総合連携計画に位置づけられた、既存の鉄道駅の改良と一体となって行う生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を図るための施設整備を行う事業に対し、助成措置(補助対象事業費の1/3以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。</p>								
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他								
予算額・執行額 (単位:百万円)			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	490	300	300	558	496		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		繰越し等	135	▲ 89	44	88	-		
	計		625	211	344	646	496		
	執行額		584	205	339	-	-		
執行率 (%)		93%	97%	99%	-	-			
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (28年度)	
	【業績指標】 鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数			成果実績	人	-	-	30万	140万
				達成度	%	-	-	21.5	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込	
	鉄道駅総合改善事業を実施している鉄道駅の数			活動実績 (当初見込み)	駅	5 (5)	3 (4)	4 (4)	- (4)
単位当たりコスト	339百万円/4箇所=85(百万円/箇所)			算出根拠	平成24年度執行額/箇所数4箇所(京急蒲田、甲子園、椎名町、関内)				
平成25・26年度 予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由					
	土木費	293	154	継続事業の工事内容の精査を図るとともに、新規採択においては優先順位を明確化し、採択箇所を厳選したことにより要求額が減額。					
	線路設備費	12	33						
	電路設備費	22	23						
	停車場設備費	189	208						
	附帯工事費	42	78						
	用地費	0	0						
計	558	496							

事業所管部局による点検							
		項目	評価	評価に関する説明			
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	鉄道駅の改良は、鉄道利用旅客の利便性、安全性、円滑性を向上させ、公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は極めて高い。 また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体が協調して補助を行っている。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○				
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○				
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては削減に努めている。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○				
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○				
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		○				
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○				
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—				
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		—	活動実績は、当初の見込みどおり着実な進捗を見せた。			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○				
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○				
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。 (役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—				
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名				
点検結果	<p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】</p> <p>昨年度の行政事業レビューにおいて「鉄道駅総合改善事業は、都市側の事業と一体的に連携して行われるものであるが、一部に事業の遅延等が見受けられることから、事業効果・効率性がより発揮されるよう、進捗の管理や調整を厳格化すること。また、事業効果が適切に検証できるような政策目標の設定を行うべき」との指摘があり、平成24年度は事業の進捗の管理・調整を厳格に行ったことで、事業を効果的に進められた。また、事業効果の検証については、個別事業毎に、新規事業採択時の事前評価により事業目的とその達成度合い等を評価し、事業の必要性を熟慮したうえで採択することに加え、事業完了後に外部有識者による事後評価を実施し、その達成状況を検証することにより実施している。</p>						
外部有識者の所見							
<p>「事業全体の抜本的改善」</p> <ul style="list-style-type: none"> 成果指標について、事業目的である利便性や安全性の向上に着目したものとすべき。 事業対象については、官民の役割分担を踏まえ、政策目的に適合するよう、国が主体的に選定する仕組みに見直すべき。その際には、透明性を確保し、説明責任が果たされるものとすべき。 							
行政事業レビュー推進チームの所見							
事業抜本的改善	公開プロセスの結果を踏まえ、成果目標や事業対象の見直しを行うべき。						
	所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
縮減	<ul style="list-style-type: none"> 公開プロセスの取りまとめ結果を踏まえ、事業目的として大きな要素である、利便性・安全性の向上を表す「公共施設等のバリアフリー化率」に成果目標を改める。 事業対象については、対象駅や対象地域の明確化・重点化を図るとともに、成果目標であるバリアフリー未対応駅を優先的に採択するなど、事業の優先順位を明確化した上で、国が主体性を持って選定するよう改める。 平成26年度概算要求においては、補助採択の優先順位を明確化した結果、要望のあった駅の中で採択の優先度が高いバリアフリー未対応駅を新規要求することとした。 						
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
	平成22年	278	平成23年	255	平成24年	263	

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
339百万円

国は、都市側の事業と連携して本制度を活用することにより、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善するなど、地域の中心である鉄道駅及びその周辺を整備することにより地域の活性化を図る。加えて、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る。

【補助】

A. 鉄道建設・運輸施設整備
支援機構
339百万円

国庫補助金の交付を受け、それを財源として事業主体に対して補助金を交付する。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

B. 第3セクター(3社)
306百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に貸付ける。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

D. 法定協議会
33百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設及び保育施設等の生活支援機能を有する施設を整備し、当該施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。

【委託】

C. 鉄道事業者(3社、3駅)
306百万円

民間鉄道事業者は、事業主体との協定等に基づき、事業主体から工事の委託を受けて鉄道施設を整備し、整備後の鉄道施設について、事業主体より貸付けを受ける。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位:百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	151			
線路設備費	線路設備施工費	7			
電路設備費	電路設備施工費	46			
停車場設備費	停車場設備施工費	94			
附帯工事費	附帯設備施工費	41			
用地費	用地取得費	0			
計		339	計		0
B. 神戸高速鉄道(株)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	134			
線路設備費	線路設備施工費	5			
電路設備費	電路設備施工費	6			
停車場設備費	停車場設備施工費	18			
附帯工事費	附帯設備施工費	7			
用地費	用地取得費	0			
計		170	計		0
C. 阪神電鉄(株)			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	134			
線路設備費	線路設備施工費	5			
電路設備費	電路設備施工費	6			
停車場設備費	停車場設備施工費	18			
附帯工事費	附帯設備施工費	7			
用地費	用地取得費	0			
計		170	計		0
D.法定協議会			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費				
線路設備費	線路設備施工費				
電路設備費	電路設備施工費				
停車場設備費	停車場設備施工費				
附帯工事費	附帯設備施工費	33			
用地費	用地取得費				
計		33	計		0

支出先上位10者リスト

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等	339	—	—

B. 第三セクター

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	神戸高速鉄道(株)	・山陽西代～阪神元町間、高速神戸～阪急三宮間、神鉄湊川～新開地間の鉄道事業を行う。 ・甲子園駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を阪神電鉄(株)に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	170	—	—
2	蒲田開発事業(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を京浜急行電鉄(株)に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	132	—	—
3	東長崎駅・椎名町駅整備(株)	椎名町駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を西武鉄道(株)に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	4	—	—
4					
5					

C. 鉄道事業者

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	阪神電鉄(株)	甲子園駅総合改善事業の施設整備(受託)	170	—	—
2	京浜急行電鉄(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備(受託)	132	—	—
3	西武鉄道(株)	椎名町駅総合改善事業の施設整備(受託)	4	—	—
4					
5					

D. 法定協議会

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	JR関内駅北口整備協議会	関内駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	33	—	—
2					
3					
4					
5					

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道整備等基礎調査		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	H19～		担当課室	都市鉄道政策課		課長：堀内丈太郎	
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	-			
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他						
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		当初予算	135	125	50	90	170
		補正予算	-	-	-	-	-
		繰越し等	-	-	-	-	-
	計	135	125	50	90	170	
	執行額	135	116	47			
執行率(%)	100.0%	92.8%	94.0%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	22年度	23年度	24年度	目標値(28年度)
	調査結果を活用した政策の反映数(制度化・予算化等)			成果実績	-	-	-
			達成度	%	-	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	調査実績			活動実績(当初見込み)	件	9	9(9)
単位当たりコスト	8百万円(執行額/調査数)		算出根拠	24年度執行額：47,228(百万円) 24年度調査数：6(件)			
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由			
	調査委託費	90	170	調査数の増加(25年度:9本⇒25年度予定:11本)			
	計	90	170				

事業所管部局による点検						
		項目	評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施するものであり、政策上の緊急性・重要性等を厳しく検証したうえで実施している。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	支出先の選定にあたっては、企画競争等により複数の事業者からの提案を受け、選定委員会を設立し、提案内容が真に必要なものかどうかを含め最も優れた企画を選定している。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。		-			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		-			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○			
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		-				
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。さらに、同調査の成果は、鉄道政策の立案や個別事業の推進に活かされている。		
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-			
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検結果	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。また、本調査の受託者に、委託費の経理に係る根拠資料の整備及び保存を確実にに行わせることで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、一者応札の抑制の取組みを引き続き行う。					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業内容の改善	当該調査内容が必要十分なものであるかの説明責任を果たすためにも、成果指標の設定を含め、効果の検証に努めるべき。					
	所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況					
執行等改善	ヒアリング等により、調査の必要性を精査し所要額を要求するとともに、所見を踏まえ、成果指標に「調査結果を活用した政策の反映数」を追加する。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	0286	平成23年	0264	平成24年	0271

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
47百万円

社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を、委託により実施する。

【企画競争入札・委託】

A. 民間企業等（5社）
33百万円

テロ対策に有効と考えられている「爆発物検知システム」など新技術の調査や鉄道駅における実証実験により、鉄道における新技術の活用の可能性について検討等を実施した。

【企画競争入札・委託】

B. 一般社団法人システム科学研究所・株式会社地域未来研究所
14百万円

関西圏の鉄道アクセスの更なる速達性向上の検討に加え、需要予測や費用便益分析の精査、事業化に向けた事業主体・事業スキーム等の検討の深度化を実施した。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.株式会社エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
調査委託費	平成24年度 安全・安心な輸送サービスの確保に関する調査	5			
計		5	計		0
B.一般社団法人システム科学研究所・株式会社地域未来研究所			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
調査委託費	近畿圏における鉄道ネットワーク等の現状把握と今後の方向性の検討	14			
計		14	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A. 民間企業等(5社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	一般財団法人運輸政策研究機構・日本交通技術株式会社	北海道新幹線の共用走行区間における新幹線と貨物列車の走行方式に関する検討調査	8	1	99%
2	株式会社日本総合研究所	空港アクセス鉄道における民間資金の活用方策等に関する調査	7	4	99%
3	一般財団法人運輸政策研究機構・社会システム株式会社	幹線鉄道ネットワークの現状分析に関する調査	3	2	99%
4	一般財団法人運輸政策研究機構・社会システム株式会社	次期答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道のあり方に関する調査	10	1	99%
5	株式会社エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所	平成24年度 安全・安心な輸送サービスの確保に関する調査	5	1	99%
6					
7					
8					
9					
10					

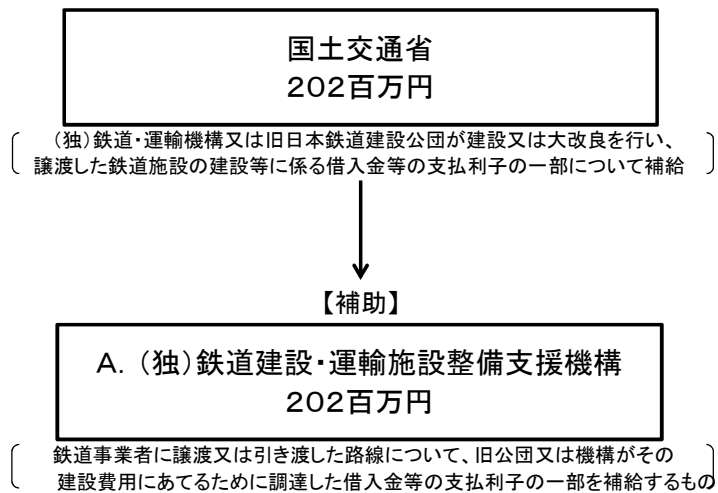
平成25年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	譲渡線建設費等利子補給		担当部局庁	鉄道局	作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	昭和47年度～		担当課室	鉄道事業課	課長 高原 修司		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	-			
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(独)鉄道建設・運輸施設整備機構又は旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用にあてるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他						
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		当初予算	328	328	202	202	202
		補正予算	-	-	-	-	-
		繰越し等	-	-	-	-	-
	計	328	328	202	202	202	
	執行額	328	328	202	-	-	
執行率(%)	100%	100%	100%	-	-		
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (年度)
	利子の一部を補給するという事業であり、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施する性質のものではない。			成果実績	-	-	-
				達成度	%	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	利子の一部を補給するという事業であり、活動指標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施する性質のものではない。			活動実績 (当初見込み)	-	-	-
				-	-	-	(-)
単位当たりコスト	-		算出根拠	-			
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由			
	補給金	202	202				
	計	202	202				

事業所管部局による点検						
	項目		評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	大都市圏における鉄道整備は広く国民のニーズがあり、この促進を図るため鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することは優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、地方自治体、機構及び事業者の協力が必要がある。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		—	事業者に譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について国と地方公共団体が負担するため、費目・用途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		—			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—			
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○			
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—			
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		—	—		
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		—			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		—			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—	—		
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検結果	<p>本補給金の額については過去に借り入れた借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものである。</p> <p>なお、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月18日閣議決定)により、本事業(P線制度)は新たな路線の建設には着手しないこととされている。現在の利子補給金は、過去に破綻処理した鉄道事業者(P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行)の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、本補給金を廃止した場合、当該利子の支払いができなくなるため、継続する必要がある。なお、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止することとする。</p>					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
現状通り	本補給金の額については借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものであるため、現状通りとする。なお、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止すべき。					
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
現状通り	チーム所見を踏まえ、現状通りとした。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	289	平成23年	266	平成24年	273

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



資金の流れ
(資金の受け取り
先が何を行っている
かについて補足
する)(単位:百万
円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
補給金	東葉高速線に係る借入金等の利子の支払い	156			
補給金	千葉急行線に係る借入金等の利子の支払い	19			
補給金	北神急行線に係る借入金等の利子の支払い	27			
計		202	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	202	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.

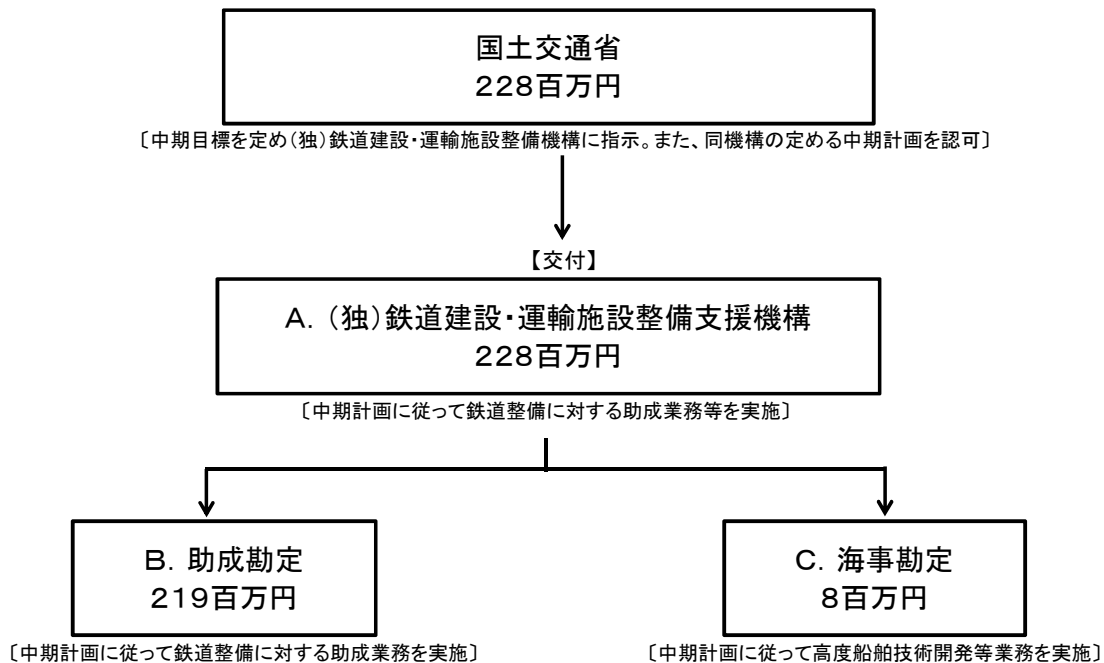
	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 運営費交付金		担当部局庁	鉄道局 海事局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	平成15年度～(助成勘定) 平成18年度～(海事勘定)		担当課室	鉄道事業課 船舶産業課	課長 高原 修司 課長 大坪 新一郎			
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる(助成勘定) 11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進 41 技術研究開発を推進する(海事勘定)				
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	独立行政法人通則法第46条		関係する計画、 通知等	-				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(独)鉄道・運輸機構が行う鉄道整備に対する助成関係業務の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずる。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄道整備に対する助成業務については、必要なノウハウを国に代わって保有する(独)鉄道・運輸機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。また、高度船舶技術開発等業務については、内航海運の効率化、環境負荷低減に資する高度船舶技術の実用化支援業務等を行う。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input checked="" type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額 (単位:百万円)		22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求		
	予算の状況	当初予算	257	252	241	225	232	
		補正予算	-	-	▲ 13			
		繰越し等	-	-	-			
		計	257	252	228	225	232	
	執行額	257	252	228				
執行率(%)	100%	100%	100%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (年度)
	用途が人件費及び物件費であり、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施する性質のものではない。		成果実績	-	-	-	-	-
			達成度	%	-	-	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	用途が人件費及び物件費であり、活動目標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施する性質のものではない。		活動実績 (当初見込み)	-	-	-	-	-
				-	-	-	(-)	
単位当たりコスト	-		算出根拠	-				
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	人件費	170	178	給与削減特例法を踏まえた人件費の削減措置(24年度・25年度実施)が終了することに伴う人件費の増 経費の削減に向けた取組による物件費の減				
	物件費	55	54					
計	225	232						

事業所管部局による点検						
	項目	評価	評価に関する説明			
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。	○	助成関係業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、広く国民のニーズがあり、優先度が高く、地方自治体、民間等に委ねることはできない。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。	○				
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	—	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成関係業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、費目・用途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。	—				
	単位当たりコストの水準は妥当か。	—				
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	—				
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○				
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	—				
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	—	—			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	—				
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	—				
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	—	—			
	事業番号	類似事業名			所管府省・部局名	
点検結果	中期目標期間(5年間)において15%程度の予算の縮減を達成するため、引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業内容の改善	昨年のチーム所見を踏まえ、新たな中期目標の設定に伴うルールの見直しと金額の縮減が行われている。引き続き、中期目標期間の予算縮減の達成に向け、経費縮減に努めるべき。					
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
縮減	チーム所見を踏まえ、引き続き、中期目標期間の予算縮減の達成に向け、経費縮減に努めることとした。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	290	平成23年	267	平成24年	274

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



資金の流れ
(資金の受け取り先が何を
しているかについて補足する)
(単位: 百万円)

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

A.			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	169			
人件費	退職手当所要額	1			
物件費	一般管理費	56			
物件費	業務経費	2			
計		228	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	163			
人件費	退職手当所要額	1			
物件費	一般管理費	56			
計		219	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	7			
物件費	業務経費	2			
計		8	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道整備に対する助成関係業務の処理及び高度船舶技術開発等業務	228	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構助成勘定	鉄道整備に対する助成関係業務の処理	219	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構海事勘定	高度船舶技術開発等業務	8	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					